Jaro 15 Decembro 1963 N-ro 6



LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. Poptie, Willem Barentzstraat 66, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: D. Burgler, Sportstraat 62, Amsterdam-Z., Nederlando
Konto: Ned. Handelmij, Amsterdam, No 30.36281

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

Elektra trajno sur ponto en Belgujo



16-a INTERNACIA FERVOJISTA KONGRESO

Korespondadreso: Centra Stacio, Bruselo 1, Belgio.
Poŝtĉekkonto: 47.70.76. BEFA, Bruselo 19.
Bankkonto: Kredietbank Bruselo No. 357/13/10470.
Telefono: Bruselo (02) 56.83.32.

DUA KOMUNIKO:

Kongreskotizo:
ĝis 31.12.1963: 200 F
ĝis 31. 3.1964: 300 F
poŝte: 350 F
familianoj, pensiuloj kaj junuloj malpli ol 25 jaraj ĝuos rabaton de 50%
Simpatiant(in)o: 50 F

Speciala lotumado inter la fruaj aliĝontoj:
15 unikaj bronzaj rememoraĵoj je valoro de 60 F po peco, estos dislotumataj inter la aliĝontoj kiuj estos pagintaj sian kotizon de 200 F, do antaŭ la 31.12.1963 sur la bank- aŭ poŝtĉekkonton de la BEFA.

Kongresejo:
Ĉiuj salonoj kaj salonegoj de la Brusela Centra Stacio senpage estas metitaj je la dispono de nia 16a.

Glumarkoj:
Ĉiu el vi povas subteni nian 16-an per aĉeto de glumarkoj. Tri folioj = 12 markoj, kostas nur 5 F.
Se vi volas mendi ilin perletere, sendu tiam kiel presaĵon unu internacian respondkuponon al nia koresponda adreso kaj menciu vian propran adreson sur la dorsflanko de la leterkoverto. Ni tuj sendos al vi tri foliojn.

Loĝado:
Ĉiu kongresano estos loĝigata je maksimume 15 minuta distanco de la kongresejo.

Loĝkategorioj: A 250 F = hotelo
B 200 F = „
C 150 F = „
D 100 F = „
E 50 F = amasloĝejo.

En ĉiuj prezoj estas enkalkulataj la tranoktado, matenmanĝo, takso kaj ankaŭ la servomono.

Ekskursplano:
A. Tuttagaj ekskursoj:
1) en la belgaj Ardenoj
2) Antverpeno kaj ĉirkaŭaĵo
B. Duontagaj ekskursoj:
Bruselo kaj ĉirkaŭaĵo
Vizito al la varmkulturejo en la reĝa palaco en Laken
Diversaj vizitoj turismaj, folkloraj, distraj, fakaj, kulturaj.
C. Postkongresoj:

1) Atentu! La Postkongreso en Antverpeno bedaŭrinde ne povos okazi. Sed estas ebleco, ke vi partoprenu en la kongreso de Belga Esperanto-Federacio okazonta en Lieĝo (Wégimont) je 16, 17 kaj 18-a de majo 1964.
2) Amsterdamo, Venecio de l'Nordo. Vidu pli detalajn informojn ie en la revuo.

Ĝis nun sin anoncis el:
Aŭstrio (1); Belgio (22); Bulgario (2); Germanio (4); Italio (4); Svedio (1).

Aliĝu kiel eble plej baldaŭ.
Post 1.1.1964 vi pagos 100 Fr. pli. Atentu la limdaton.

La sekcioj sendu antaŭ la 15-a de decembro la nomojn de la kandidatoj por la ĉefestraro. Ne forgesu ensendi la kongres-proponojn!

46-a
Kongreso de Belga Esperanto-Federacio

„Ankaŭ ni vivos en Kastelo"
16-, 17- kaj 18-an de majo 1964
en Lieĝo (Wégimont)

La kongresejo

En pluraj landoj oni prave fanfaronas pri kasteloj kiuj estas kunvenejoj por Esperantistoj. Dum la proksimjara kongreso, *ankaŭ ni vivos en kastelo !*
La administracio de provinco Lieĝo metas je nia dispono la belan Kastelon de Wégimont kun ĝiaj turistaj instalaĵoj. La bieno situas 15 kilometrojn en la apudeco de Lieĝo, sur la altebenaĵo de Herve.
La historia kastelo, lokita en mirinda pejzaĝo, estas interne tute modernigita. Grandega parko, lageto, naĝejo ĝojigos la kongresanojn kaj iliajn familianojn. Ĉiuj kongresaj aranĝoj okazos en la bieno: kunsidoj, diservo, distraĵoj, bankedo, plena gastigado de la kongresanoj, eĉ ekskursetoj en la parko, ĉio okazos en la kongresejo.

Kongreskotizo

Kiel por la antaŭa kongreso, la kongreskotizo estas fiksita je 100 F. - La kromaj familianoj povos aliĝi pagante nur F 75. Ankaŭ junuloj malpli ol 21-jaraj kaj studentoj pagos F 75.
Ekde fino de marto 1964 (t.e. dum la lasta monato antaŭ la kongreso) la kotizoj iĝos respektive F 140 kaj F 105.

Ĉambrorezervigo

Multaj kongresanoj povos loĝi en la kastelo mem, en komfortaj ĉambroj por 1 aŭ 2 personoj, kun bonaj litoj. Krome estas ebleco, dormi en komunaj dormejoj.
Povas esti ke la nombro de la disponeblaj ĉambroj ne sufiĉos por loĝigi ĉiujn kongresanojn. Oni do plej frue aliĝu — almenaŭ *oni tuj rezervu sian ĉambron !*

Specialaj kondiĉoj

1-persona ĉambro	:	F 80	(ponokte)
2-persona ĉambro	:	F 100	(ponokte)
komuna dormejo	:	F 40	(ponokte)
matenmanĝo	:	F 20	
tag- aŭ vespermanĝo (menuo)	:	F 55	

EBLECOJ

Oni povas eventuale pli malmultekoste manĝi laŭ la prezoj „à la carte". Oni ankaŭ povas elekti pensionan prezon: 145 F (plena pensiono).
Bankedo (bonega manĝo, inkluz. de servmono kaj 1/3 de botelo da vino) : F 140

Senpagaj

por kongresanoj estas: enirprezo. aŭtomobila parkado, ĝuado de ĉiuj distraĵoj (naĝejo, remado, fiŝkapto ktp.)
La relative malalta prezo de loĝado, manĝoj, trinkaĵoj, ktp. tute ne signifas ke ankaŭ la kvalito estas malalta. Tiuj kondiĉoj estas eblaj, ĉar la bonfaro de la provinca administracio metas tiun kastelon kaj ĝiajn turistajn instalaĵojn je la dispono de la popolo, sen profita celo!

Ekskurso

Tuttaga ekskurso de lundo: aŭtoĉare, 140 km.

Vizito de Lieĝo - Spa - Francorchamps - Stavelot - Tagmanĝo en Trois-Ponts - Chevron (mineralakva farejo) - Remouchamps (grotoj) - Ambleva valo.

Prezo

(inkluzive de tagmanĝo, vizito de la grotoj): F 150.

PROVIZORA PROGRAMO

Sabaton, la 16-an de majo

Ekde tagmezo: instaliĝo en Wégimont (apud Soumagne).
Posttagmeze: akcepto de kongresanoj en urbodomo de Lieĝo.
Kunsido de B.E.F. kaj B.E.J.A. en Wégimont. *Oficiala malfermo.*
Amuza kultura vespero (kino, teatro, kantoj, muziko, senpaga loterio, balo).

Dimanĉon, la 17-an de majo

Diservo en la kastela preĝejeto.
Solena kunsido por jubileo de Lieĝa Grupo (60-jara).
Saluto de invititaj oficialaj reprezentantoj. (provinco, ktp.)
Komuna fotografado sur la kastela teraso.

Posttagmeze:
promenadoj en la biena parko;
ludoj (remadoj, fiŝado, naĝado, ktp.)
kolektiva promenado en la apuda regiono;
vizito al konata preĝejo;
se tro malfavora vetero: distraĵoj, teatraĵoj.

Depono de floroj sur la tombo de Joseph Soyeur en Seraing
(fare de kongresa delegacio).

Vespere:
Lasta kunsido de kongresanoj
Bankedo Balo.

Lundon, la 18-an de majo

Tuttaga ekskurso al la AMBLEVA VALO (en kunlaboro kun la „Syndicat d'initiative de la Vallée de l'Amblève").

Adiaŭo en Lieĝo.

Adreso por korespondado: D-ro P. Denoël, 20 rue Victor Raskin, Lieĝo.

Postkongresaj tagoj en Amsterdamo

Pli bone: postkongresaj tagoj en *Nederlando* ĉar nia intencita programo enhavas kelkajn belajn ekskursojn tra diversaj partoj de nia lando. Mallonge mi volas informi vin pri tiu programo.
La partoprenontoj ekveturos el Bruselo-C. je sabato la 16a de majo je 7.36 h. kaj alvenos en *Dordrecht* je 9.19 h. kie ni eltrajniĝos.
Aŭtobuso atendos nin (pakaĵojn ni trasendos al Amsterdamo) kaj ĝi gvidos nin unue al la fama nederlanda muelejocentro apud Kinderdijk. De tie ni veturos al la marbordo kaj al *Hellevoetsluis* sur la insulo Voorne.
Verŝajne vi jam scias ke la nederlandaj inĝenieroj tie laboras pri egaj digokonstruaĵoj. Pezaj digoj kunligos la nunajn insulojn en la marbrakoj per kio la nederlanda marbordolinio mallongiĝos je proksimume 700 km-oj.
En Hellevoetsluis, centro de la hodiaŭaj konstrulaboroj ni vizitos unue ekspozicion en kiu oni klarigas per kartoj, fotografaĵoj, modeloj k.t.p. la situacion antaŭ kaj post la konstruo de la digoj. Ĝi montras ion pri la konstrumetodoj de la digoj, sufiĉe pezaj por ŝirmi la landon kontraŭ la ega forteco de la Norda Maro. Post tiu vizito ni ŝipveturos per bela turista ŝipo al la konstrulokoj mem. Vi vidos la artefaritan insulon por konstrui la bezonatajn kluzojn kaj la kablofervojon por transportigi la materialojn super la akvo.
Ni lunĉos en restoracio bele situanta sur la marbordo kaj post la tagmezo niaj aŭtobusoj veturos laŭlonge de la dunoj al Rotterdam. En tiu ĉi granda havenurbo ni restos ĝis post la tagmanĝo. Per trajno ni daŭrigos nian vojaĝon al Amsterdamo kie ni rezervigis loĝejojn laŭ via mendo (vidu la aliĝilon).
Je la sekvonta tago, dimanĉo la 17a de majo, unua pentekosta tago, vi dum la mateno havos la okazon viziti preĝejon aŭ promeni en la urbo laŭvole.
Post la tagmezo ni organizos aŭtobusekskurson al la (iama) insulo Marken kie la popolo ĉiam portas la folklorajn vestaĵojn kaj kie vi povos rigardi la rimarkinde konstruitajn dometojn. Ili staras sur palisoj pro la ĉiam estinta danĝero de la maro. Post vizito al la belaj vilaĝoj Monnikendam kaj Volendam ni traveturos tra vere nederlanda polderpejzaĝo reen al Amsterdam.
Je lundo, la dua pentekosta tago, ni tuttage ekskursos per aŭtobusoj. Ni veturos orienten tra la plej belaj partoj de nia lando, ebenaj, arbarriĉaj kaj montetaraj pejzaĝoj, i.a. tra la granda naturrezervato „Hoge Veluwe" al la bele situanta urbo Arnhem. Apud tiu urbo, en la arbarriĉa ĉirkaŭaĵo, troviĝas subĉiela muzeo kie ni restos dum kelkaj horoj. Sur la larĝa tereno de ĉi tiu muzeo vi trovos kompletajn farmbienojn precize rekonstruitajn laŭ la stilo de la diversaj partoj de la lando. La intenco estas: konservi la tutan kulturan vivon de nia popolo



laŭ ĉiaj aspektoj kaj el ĉiuj partoj de la lando por ni kaj niaj posteuloj. Eĉ oni konstruis tutan vilaĝon kun ĉiaj dometoj, butikoj kaj laborejoj. Ne necesas diri ke oni trovos diversajn muelojojn, kiujn oni povas eniri kaj surgrimpi libere. Multajn folklorajn vestaĵojn, ornamitaĵojn k.t.p. oni povas admiri en kelkaj salonoj. Ĉar sur la granda tereno ankaŭ estas restoracio, ni lunĉos tie.
Post vizito al la urbo Arnhem ni veturos al la restoracio „Westerbouwing" kiu situas alte en la arbaroj sur la bordo de la rivero Rijn. Belega loko por nia tagmanĝo. En la vespero ni returnos al Amsterdamo.
Kvankam tio estas la fino de nia tritaga postkongresa aranĝo ni eble povos organizi por tiuj, kiuj dum la venonta mardo estos en Amsterdamo, specialan ŝiprondveturadon tra la kanaloj kaj haveno de la urbo.
Kune kun tiu ĉi gazeto vi ricevos la aliĝilon por la postkongresa aranĝo. Notu bone ke la prezo (gld. 60,—) *inkluzivas:*

1. la tuttagajn ekskursojn je sabato kaj lundo kaj la duontagan ekskurson je dimanĉo (ankaŭ la enirprezojn);
2. je sabato: lunĉon kaj tagmanĝon;
   je dimanĉo: tagmanĝon;
   je lundo: lunĉon kaj tagmanĝon.

Urĝe ni petas vin sendi vian aliĝilon frutempe al la sekretario (kol. H. Hoen, Von Liebigweg 26, Amsterdam-O.) por ke ni ĝustatempe povu rezervigi niajn aŭtobusojn, lokojn en la restoracioj, kromvagonojn en la trajnoj k.t.p. (dum la pentekostaj tagoj grandega nombro da turistoj vizitos nian landon!).
Fine kelkaj sciigoj por la ĝusta mendo de via senpaga bileto. Ek de Amsterdamo forveturas rektaj trajnoj: *en la mateno:* al Bruselo-Parizo, (tra Roosendaal-Essen); al la nordo de Germanio/Skandinavio (tra Oldenzaal-Bentheim); al Germanio/Svisio/Aŭstrio (tra Arnhem-Emmerich);
en la posttagmezo: al Germanio/Vieno kaj al Germanio/Svisio/Italio (ambaŭ tra Arnhem-Emmerich); al Bruselo-Parizo (tra Roosendaal-Essen);
en la vespero: al Germanio/Svisio/Italio (tra Arnhem-Emmerich).
Ĝenerale estos plej bone por tiuj kiuj loĝas sude de Bruselo peti la bileton ĝis kaj de Amsterdam (irante: tra Bruselo-Essen-Roosendaal, reirante: laŭvole) kaj por tiuj kiuj loĝas norde de Bruselo ĝis kaj de Bruselo (irante: laŭvole, reirante: tra Essen-Roosendaal-Amsterdam).
Legu bone nian aliĝilon kaj ensendu ĝin senprokraste al la sekretario de la L.K.K. en Amsterdamo.
Se necese li ankaŭ donos al vi plurajn informojn.

W. L. van Leeuwen (L.K.K.-ano)



La sekcioj sendu antaŭ la 15-a de decembro la nomojn de la kandidatoj por la ĉefestraro. Ne forgesu ensendi la kongres-proponojn!

Kial la trajnoj veturas maldekstre en Belgio?

Estas normale ke ĉe la konstruo de la unuaj fervojlinioj, la tiama vojkodo forte influis la veturflankon de la trajntrafiko.
Tiu ĉi „KODO", kiu sin lasis gvidi de empiriaj kutimoj, estis ĉirkaŭ 1835, certe ne ega malhelpaĵo por la tiama leĝa povo, ĉar tute ne valoris la penon sin okupi pri trafikproblemoj.
La poŝtveturiloj kaj aliaj de ĉevaloj tiritaj veturiloj kiuj veturis, ni diru relative.... rapide, certe ne povis okazigi tiajn obstrukcojn kiajn ni nun konas.
Tamen, la deviga veturflanko jam ekzistis! — De kiam?
Iuj asertas ke la romanoj, por la transporto de siaj legioj, jam fiksis definitivan veturflankon. — „Dekstre" aŭ „Maldekstre"?
Neniu dokumento tiutempa certigas nin pri la realeco de tiu demando. Eble la legioj de J. Cezaro marŝis maldekstre de la vojo kaj importis tiun kutimon en Brition, kie la malnovaj tradicioj plej bone konserviĝas....
Sed tiun supozon komunikitan al ni pere de la tradicioj, ni tute ne povas kontroli.
En la okcidento ŝajnas ke la eklezio dekretis la devigan dekstran veturflankon dum la krucmilitiroj, kiam estiĝis granda trafiko inter Eŭropo kaj la Sankta Lando. Tiu ĉi kutimo iom post iom ĝeneraliĝis, krom en Britio kaj en Irlando, kie la malnovajn kutimojn oni konservis.

Tiam venis la fervoja epoko! Ĉiuj scias ke la unuaj fervojoj konstruiĝis en Britio. Laŭ la ekzemplo de la tiea vojtrafiko la britaj inĝenieroj veturigis la unuajn trajnojn sur la maldekstra trako.
Certaj landoj en Eŭropo, kiel Belgio, Francio kaj Italio, kie la influo de la britaj inĝenieroj estis plej granda ĉe la konstruo de la unuaj kontinentaj linioj, sekvis la metodon de Georgo Stefensen, kaj adoptis la maldekstran veturflankon.
Tiun ĉi metodon ni ankaŭ retrovas en la landoj de la Brita Imperio (krom en Kanado), en Sud-Ameriko, Egipto, Ĉinio, Japanio, ĉe la fervojoj de Nord-Hispanio kaj en aliaj Eŭropaj landoj kiel en Aŭstrio, Hungario, Portugalo, Svislando, Svedio,.... La „dekstroveturado" kontraŭe estas kutimo en Kanado, Nord-Amerikaj Ŝtatoj (escepte ĉe „Chicago and North Western"), Ruslando, Turkio, Danio, Finnlando, Skandinavio, Germanio, Nederlando kaj ankaŭ sur la Hispana reto Madrid/Taragona/Alicante.
La escepto de la „Chicago and North Western" estas klarigebla pro la fakto ke la konstruo de tiu fervojreto estis financita de brita societo.
La kostoj por ŝanĝi la veturflankon estas tiom altaj ke pluraj societoj forlasis tiun sennecesan planon.

Tradukis: BEFA Tradukservo el „Het Spoor", Febr. '60, p. 8.

Redaktis: S-ro G. Finet

EL LA SEKCIOJ

Italujo:

La 15-an de septembro IFEA havis sian jarkunvenon en kiu partoprenis krom la anoj de la itala sekcio IFEF-anoj el Francujo, Svisujo kaj Aŭstrujo.
Kiel komitatanon por nia organizo oni elektis nian amikon G. Gimelli, Bologna.

Aŭstrujo, Linz:

Amiko Geroldinger sciigas, ke la enspezoj por la Esperanto-monumento en Linz ĝis la 28-a de oktobro 1963-a sumas proksimume 20.000 aŭstr. ŝilingojn.

Jugoslavujo: La revuoj senditaj al Ljubljana revenis pro malĝusta adreso. Kiu informos nin pri la ĝusta?
Kolego Debič en Zagreb ne povas sin okupi pri niaj aferoj pro malsano. Kiu anstataŭas lin? Al kiu ni sendu la revuojn?

GRAVA ATENTIGO!

En januaro 1964-a la IFEF-Estraro sendos petskribon al la diversaj Fervojaj Direkcioj, ke ili bonvolu doni kroman libertempon al la landaj komitatanoj por partopreni en nia 16-a kongreso en Bruselo.

La koncernaj komitatanoj bonvolu kiel eble plej baldaŭ sendi al nia sekretario la ĝustajn informojn, kiel ekzemple:
la ĝustan nomon,
dejorlokon,
funkcion de la komitatanoj,
ĝustan adreson de la koncerna fervoja administracio.

PER LA FERVOJO TRA USA

Verkita de Fervojista konsilisto d-ro jur. Hans Glaser (DB)
Tradukita el „Das Flügelrad" n-ro 10/62 de J. Giessner.

Se en ĉi tiu artikolo estas uzata la radiko „amerik", ĝi nur rilatas al USA. (Rimarkigo de la tradukinto)

I. Antaŭrimarkigo

Rakontante pri la impresoj, kiujn donis al mi perfervoja vojaĝo tra la Unuigitaj Ŝtatoj, mi unue menciu, ke mia raporto nek estos ekstrakto pri scienca studvojaĝo nek la rezulto de organizita turistekskurso. Sed temas pri la rakonto de feriinto, kiu havis okazon, tute simple uzi la US-fervojojn kaj tiel kolektis sciojn kaj spertojn, kiujn li ne deziras deteni de interesita legantaro internacia.

II. Ĝeneralaĵoj pri la US-fervojoj

Se oni kiel ordinara pasaĝero serioze intencas juĝi pri la amerikaj fervojoj, oni bezonas laŭ la eblecoj ekzistantaj por sola turisto unue bazajn sciojn pri la trafika strukturo de USA kaj due spertojn surbaze de konsiderinde alta nombro de mem perfervoje veturitaj mejloj. Per studoj en literaturo kaj helpe de informoj, sugestoj kaj konsiloj, kiujn afable kaj grandstile donis la ĝeneralreprezentejo de la Germana Federacia Fervojo en New York, mi estis haviginta al mi la necesan skeleton de trafikinformoj antaŭ la vojaĝo. Por ke la leganto pli bone komprenu mian raporton, mi opinias celtrafe, unue doni al li koncizan superrigardon pri la tieaj trafikaj cirkonstancoj, eĉ se mi ripetos jam konatan. Unue ĉiu US-vojaĝanto estu konscia pri la fakto, ke la pasaĝera trafiko en USA komplete estas regata de la personaŭtomobilo. Sur stratreto de pli ol 5,5 milionoj da km 90% de la pasaĝertrafiko estas farataj pere de proksimume 65 milionoj da aŭtomobiloj. En la resta kvoto de 10% partiĝas sub forta konkurbatalo aersocietoj (ĉ. 5%), aŭtobusoj kaj fervojoj (ĉ. po 2,5%). Krome oni sciu ke la pasaĝertrafiko de la fervojaj kompanioj en USA havas daŭran deficiton de jaroj, ja, ke de 15 jaroj en ĉi tiu trafikbranĉo estas konstatebla jara deficito mezgrade de pli ol 500 milionoj da dolaroj kaj en la lastjaraj negocraportoj de la kompanioj ne estas ekkonebla pliboniĝo, sed male, danĝera akriĝo de tiu tendenco al deficito. Krom tio la pasaĝero estu konscia pri tio, ke la momente en USA vaste diskutata vivkapableco de la US-fervojoj nur ekvivalente estas garantiata helpe de la vartrafiko. Ĉar en la komerca vartrafiko la fervojoj partoprenas kun pli ol 40%, tiel ke la plej multaj kompanioj ĝis nun sukcesis egaligi la perdojn el la pasaĝertrafiko. Se oni krome konsideras, ke nuntempe en USA pli ol 800 fervojaj kompanioj, ofte konkurantaj, komune havas tiajn zorgojn, oni povas kompreni, ke por tiuj kompanioj, kiuj ja estas privataj entreprenoj, la pasaĝertrafiko nur estas neŝatata duoninfano, por kiu oni pro deco pagas la plej malaltan limon de alimento. Miaj propraj spertoj rilate al la US-fervojoj baziĝas sur 12 000 km veturitaj, modesta nombro kompare al la tuta US-relreto de pli ol 380 000 km (Ĉ. 29% de la monda reto). Tamen vojaĝoj per trajnoj de diversaj kompanioj (New York Central, Milwaukee Road, St. Paul, Union Pacific, Great Northern, Saŭthern Pacific k.a.) tra la amerika kontinento kaj laŭlonge de la okcidenta bordo donis al mi sufiĉe da okazoj, studi la naturon de la amerikaj fervojoj.

III. Specialaĵoj

a) La stacioj.

Jam kiam mi ekveturis de la New York-stacio Grand Central Station (New York Central Railroad) — tio estas tunelkonstruaĵo por longdistancaj trajnoj, al kies kajoj, situantaj etaĝe unuj super la aliaj, kondukas aŭtostratoj kaj kies trakoj simile al subteraj linioj iras al la eksteraj urbdistriktoj — mi konstatis ĝeneralan karakterizaĵon de amerikaj stacioj: multsignifan trankvilecon. La malmultaj pasaĝeroj kvazaŭ perdiĝis en la grandaj stacidomoj, kiuj ankoraŭ devenas el longe pasinta tempo. Ne antaŭe avertite pro la supre menciitaj trafikstudoj, oni sendube estus konjektinta strikon de fervojistoj aŭ alian por la trafiko malfavoran eventon. Stacidomo sen pulsanta vivo, sen la puŝiĝo de urĝaj pasaĝeroj kaj sen la bruado de babilantaj amasoj iom ŝajnas timiga. Sur la kajoj la sama bildo. Apenaŭ pasaĝeroj kaj nur unuopuloj atendantaj konatojn. Kiel ekzemplon mi menciu Detroit, urbon kun pli ol 1,85 milionoj da enloĝantoj, kie matene je la 8a horo por la trajno al Chicago

intencis kunveturi nur ĉ. 12 pasaĝeroj. Sed ekzistas ankoraŭ aliaj faktoj, kiujn amerika stacio surprize prezentas al „transoceana pasaĝero", ekzemple la „gates", tio estas pordegoj fermantaj la kajojn, kiuj eĉ en trajnkomencstacioj estas malfermataj nur mallonge antaŭ ekveturo de la trajnoj. Kiu aŭdas plendi kaj ĝemi la homojn starantajn kaj ŝvitantajn antaŭ la pordegoj, precipe se jam delonge la vagonaro alloge proksime malantaŭ la pordego staras sur la reloj, tiu ekkonas, ke amerikanoj povas esti — almenaŭ rilate al la fervojo — multe pli toleremaj ol germanoj. Ĉe la kajopordegoj ankaŭ troviĝas la valora anonctabulo por trajnoj. Tio estas grava jam pro tio, ĉar en amerikaj stacioj oni vane serĉas afiŝojn pri ekveturo aŭ alveno aŭ anonctabulojn por trajnoj sur kajoj aŭ sur la vagonoj. Vere, en la stacia halo oni eventuale trovas malgrandajn ingojn kun sennombraj horarkajeretoj de la diversaj kompanioj. Sed kiu do havas tiom da bonŝanco, hazarde eltrovi la kajeron enhavantan la deziratan trajnon? Spite al pluraj trovoj *mi* neniam estis inter la gajnantoj. Oni nun povus memorigi min pri la informejo. Tutcerte, sed eĉ ĉi tiu savpromesa ideo necesigas specialajn streĉojn, por esti realigata. Ne kalkulinte la malafablecon de kelkaj informoficistoj, en multaj urboj oni ne trovas specialan informejon. Tie oni donas informojn flanke de la biletgiĉeto. Ne diferenco? Tamen do, ĉar pro la grandaj distancoj kaj pro la alta nombro de la konsiderendaj kompanioj tiu giĉetoficisto ja treege devas peni, kompili biletkajereton laŭ la ĝustaj tarifoj. Ke li apude devas ankaŭ distribui sidlokojn kaj prizorgi telegramojn, tio ne nur streĉas la nervojn de la oficisto, sed ankaŭ tiujn de la atendanta informpetanto. Duona horo da atendado antaŭ la giĉeto ne estas malofta. La principo „time is money" (tempo estas mono), preskaŭ ĉie reganta en USA, ne estas aplikata koncerne la fervojan pasaĝeron. Se oni havas malbonŝancon — kiel ekz. mi en San Francisko, alveninte tie nokte je la unua — tiu bilet- kaj informgiĉeto eĉ estas fermita.

Same konfuza estas la manko de la al mi tiom kutimaj staciaj horloĝoj. Post vana serĉado ekstere kaj interne de la stacia domo kaj sur la kajoj, oni fine apud la bileteldonejoj trovas du horloĝojn unu apud la alia.

Du horloĝoj pro tio, ĉar multaj ŝtatoj de la USA dum la somermonatoj havas „someran tempon". Tio signifas, ke vojaĝante de oriento okcidenten aŭ inverse oni ne nur devas priatendi la tempodiferencojn laŭ la longituda grado, sed ankaŭ la diferencojn inter normala kaj somera tempoj. Pro tio eĉ la flugkompanioj ne kuraĝas eldoni ekzaktajn tempotabulojn por USA. Male, ili konsilas al siaj fluggastoj, demandi — pro la valida



Trajno: „City of Portland"

tempo — en la respektiva ŝtato. Ĉi tiu recepto komplete validas ankaŭ por fervojaj pasaĝeroj.
Se la pli-malpli frue sennervigita pasaĝero havas la racian ideon, dum iu restado ripozi en atendejo, li ne malofte staras antaŭ nova problemo. Multaj stacioj ja disponas pri kelkaj diversmanieraj, okaze eĉ luksaj restoracioj, sed ne pri atendejo. La pasaĝeroj ĉi-loke devas kontentiĝi pri duflankaj benkoj starigitaj en la stacia halo. Laŭ la cirkonstancoj oni povas trovi atendejojn apartajn por viroj kaj virinoj (ekz. en San Francisko), tiel ke apud la multe diskutita disigo da nigruloj-blankuloj en atendejoj de la sudŝtatoj jen prezentiĝas plia „novaĵo" en la atendejo-varioj.
La multnombreco de la stacioj de la diversaj kompanioj — en pli grandaj urboj unu societo kelkfoje eĉ havas kelke da stacioj — kaŭzas, ke la pasaĝera novulo devas esti favorita bonŝanculo, se li volas kalkuli pri sukcesplena trajnŝanĝo dum mallonga tempo. La ĉi-cela aŭtobustransfero (specialaj aŭtobuslinioj inter la respektivaj stacioj), por kiu la pasaĝero bezonas specialan transferbileton, estas relative malcerta pro la multnombraj aŭtobusoj kaj stacioj. Ekzemple en Chicago mi ne sukcesis havigi la transferbileton, mi estus devinta aĉeti ĝin jam en New York.

b. La pasaĝervagonoj de la fervojaj kompanioj.

Ankaŭ la pasaĝervagonoj valoras iom ekzaktan esploradon. Jam la ekstera aspekto frapas, ĉar la el malpeza ŝtalo aŭ aluminio konsistantaj vagonoj ĉiam estas pentritaj en la tradicia koloro de la respektiva kompanio (flava, ruĝa, verda ktp), se ne intence ili estas pentritaj en aluminiokolora tono. Ankaŭ koncerne la koloron de la sidremburaĵoj ĉiu kompanio havas sian propran guston. Tiel la vagonaroj jam pro eksteraĵoj donas variajn impresojn. Ĉiu vagono posedas nur unu — plej ofte dupartan — pordon, kies supra parto kiel fenestro estas malfermebla. Tia konstrukcio unuflanke pligrandigas la interne utiligeblan spacon de la vagono, aliaflanke kaŭzas pli komplikan kaj temporaban en- kaj eliron. Sed neniun kompanion tio ĝenas. Kontraŭe, oni subtiligas ĉi tiun proceдon, plej ofte disponigante por en- kaj elirado nur ĉiun duan, trian aŭ eĉ kvaran vagonpordon, ŝlosante la ceterajn pordojn. Kiu vojaĝas kun kelkaj pakaĵoj, tiu ne sentas puran ĝojon pro tia al- kaj remigrado. Tamen, post la vagonmigrado la pasaĝeroj kompense povas refreŝiĝi sufiĉe longan tempon antaŭ la elirpordo, ĉar tie estas unue malŝarĝataj la por la portistoj destinitaj pakaĵoj, kio kutime daŭras 10 minutojn.
Principe nur ekzistas *unu* klaso kun remburitaj sidlokoj, kompareblaj al nia 1-a klaso. La legenda „Pullman-vagono", kiu ne estas luksa klaso (kiel ofte supozita), estas litvagono, kies litoj dumtage estas farataj sidlokoj. Specialaj kuŝvagonoj, kiujn enkondukis diversaj kompanioj por certaj trajnoj, estas forte frekventataj pro la nur modesta suplemento. Pro la malalta nombro da tiaj novaj kuŝvagonoj dum la sezona vojaĝtempo lokomendo estas necesa jam monatojn antaŭe. La novulo jam estas kontenta, se li entute ricevas lokigbileton por la dezirita trajno, ĉar en trajnoj por grandaj distancoj oni ne konas lokojn por stari.
La iom altigita porobserva vagono same kiel la observa vagono je la trajnfino — ambaŭ modelaj por novkonstruaĵoj de eŭropaj fervojoj — rilate la ekipon varias laŭ la kompanio. Plej ofte oni sidas kiel en vitra omnibuso en vicoj je du unuj post la aliaj. Kelkaj tielnomataj luksaj trajnoj ankaŭ havas „klub-vagonon". Tian vagonon, kiu estas ekipita kiel fumsalono per komfortaj seĝegoj, kelkfoje eĉ per skribtabletoj, la pasaĝero ekŝatas dum longaj vojaĝoj kiel savantan lokon, precipe ĉar pliaj kompanioj por distrado de siaj klientoj tie senkoste disponigas gazetojn kaj aliajn legaĵojn, ludkartojn, leterpaperon, poŝtkartojn k.t.p. Simila antaŭejo ankaŭ troviĝas en la restoraciaj vagonoj.
La vagonoj ne havas kupeojn. Ĉiuflanke troviĝas du sidlokoj, disigitaj de la mezvagona koridoro. La sidlokoj kutime nur je unu flanko havas brakapogilon, sed plie reguleblan dorsapogilon. La klineca grado de tia dorsapogilo dependas de la grandanimeco de la respektiva kompanio. Diversaj kompanioj estas fiksintaj la spacon inter la sidvicoj kaj la larĝecon de la sidlokoj nur laŭ ekonomiaj, sed ne laŭ vidpunktoj de saneco aŭ vojaĝkomforto. Pro tio spite al piedapogilo ofte ne estas eble etendi la gambojn.
Ĉiu vagono disponas pri du necesejoj (kun po 2 akvoklozetoj) kaj pri du lavejoj (kun po du lavujoj), apartaj por viroj kaj inoj. La lavejoj enhavas fumniĉon, ekipitan per 2 ĝis 4 seĝetoj aŭ remburitaj sidbenketoj; fumado en la vagonoj estas principe malpermesita. Ĉe la vagonfinoj apud la lavejoj en speciala deponejo oni konservas la pli grandajn

Vagon-pramo sur la „East River", New York



pakaĵojn. La permane transportitajn pakaĵojn oni kuŝigas kune kun la rulitaj manteloj (ĉar ne ekzistas vestaĵpendigiloj) sur la pakaĵretojn laŭlonge de la vagonflankojn. En la muro troviĝanta trinkakvejo logas la pasaĝerojn, maldensigi en la trajno aĉetitajn Coca-Cola aŭ „Root-bieron" pli-mapli frue per klorakvo. La vagonoj de la granddistancaj trajnoj ĉiuj estas ekipitaj per klimatigilo, nepre necesa instalaĵo precipe pro la someraj temperaturoj de la sudŝtatoj kaj en la interno de la lando.
Pro la klimatigilo la fenestroj ne estas malfermeblaj. La internaj vagonpordoj aŭtomate fermiĝas kiel ĉe niaj luksaj kaj TEE-trajnoj.
Mi ne deziras fini mian skizon pri la vagonoj sen kroma agnoska vorto pri eta, sed imitinda aldonaĵo, kiu diversfoje apud horarkajereto de la kompanio troviĝas sur la sidlokoj aŭ en ingo sur la vagonmuro: la gvidlibreto por la vojaĝo. Se oni ekzemple veturas de San Francisko al Chicago per la „Overland-linio", kiu komune estas funkciigata de la Southern Pacific, Union Pacific kaj Milwaŭkee Road, la pasaĝero trovas en la libreto apud la linia karto kaj bonvenaj vortoj de la kompanioj ankaŭ interesajn kaj instruajn informojn. Tiamaniere mi eksciis el tiu ĉi agrabla legaĵo i.a., ke 1812 la loko Chicago estis bruligita de indianoj kaj la enloĝantoj estis masakritaj kaj ke nur la dua fondo de Chicago en la jaro 1833 estis sukcesplena, ke Laramie en alteco de pli ol 2300 m super la marnivelo ne plu estas sovaĝokcidenta loko, sed sidejo de la universitato de Wyoming, ke en la ŝtato Utah 4 funtoj da akvo el la ĉ. 75 mejlojn longa kaj 50 mejlojn larĝa sallago, en kiu ekzistas nur tute malgrandaj salaj salikokoj, enhavas po unu funto da firmaj objektoj k.t.p.

c) La trajnpersonaro.

En USA la al pasaĝeroj destinitaj vagonoj grandstile estas akompanataj de trajnpersonaro. Mezgrade oni povas kalkuli unu konduktoron po vagono. Tio estas sendube sekvo de la forta pozicio, kiun havas la amerikaj sindikatoj fervojistaj (ili tie nomiĝas „fratsocietoj"). Jam de jaroj ili sukcese luktas kontraŭ maldungoj de personaro. Multcitita ekzemple por tio estas la hejtistoj sur dizelaj lokomotivoj, kiuj ne plu estas necesaj, sed tamen kunveturas. La trajnpersonaro, parte en pitoreskaj uniformoj, ŝajne ne estas tuŝita de la kutimaj trourĝeco kaj hastega labormaniero de la usonanoj. Eĉ tre ofte okazas, ke la trajnestro en dignoplena maniero joviale ekkonversacias kun la pasaĝeroj. La kolektadon de la biletoj kaj sidlokmendiloj, la eldonadon de nova kontrolslipoj kaj la kontroladon de la vagonlisto, ĉion tion la trajnestro plej ofte faras kun helpo de konduktoro, laŭŝajne la sola metodo almenaŭ parte okupigi la personaron. Ĉar krom ĉi tiujn trajnakompanulojn oni trovas en la granddistancaj trajnoj en ĉiu vagono apartan serviston, kiu respondecas pro la servado en la vagono. Tiu servisto, plej ofte nigrulo kun viziera kasketo, blanka jako, blanka ĉemizo kaj malhela kravato, zorgadas pro la komforto de la pasaĝeroj, i.a. helpante ilin dum la en- kaj elvagoniĝo, starigante piedbenketon sub la elirejon, se la kajo troviĝas profunde, alvenigas la portistojn, ludonas sidkusenojn por 35 centoj, vendas frandaĵojn, sandviĉojn kaj trinkaĵojn ktp. Ankaŭ ĉi-rilate nekutima bildo.

d) Ĝeneralaĵoj pri la trajnoj.

La granddistancaj trajnoj, trenataj per dizellokomotivoj, en USA nur malmultnombre veturas. Eĉ sur ĉeflinioj plej ofte nur trafikas 1 ĝis 2 trajnoj dum 24 horoj. Ili ĉiuj havas proprajn nomojn (Wolverine, City of Portland, City of San Francisco, Twentieth Century Limited k.t.p.) kaj estas, kompare al niaj normoj, eksterordinare longaj, laŭ mia takso 600 metrojn kaj pli. La ekskluziva uzado de dizelaj lokomotivoj pruvas, ke la elektrigado en USA ĝis nun ne trovis amikojn. Kelkaj kompanioj — ekz. la New York Central — eĉ nuligis deciditajn kaj komencitajn programojn elektrigajn. Laŭ mia opinio oni timas la altajn investkostojn, kiuj en USA, kie la dizeloleo estas malmultekosta, ne bonrilatus al la ekonomia rezulto de elektrigado. La dizeltrajnoj ja tute ne atingas la maksimumajn rapidecojn de niaj de elektraj lokomotivoj trenataj trajnoj, tamen linioj tra kelkcentoj da kilometroj sen halto kaŭzas mezgradan rapidecon de 90 km/h. La laŭdire plej rapida trajno tra granda distanco, la inter New York kaj Chicago trafikanta „Twentieth Century Limited" de la New York Central, eĉ atingas mezgradan rapidecon de 95 km/h.
La nesufiĉa precizeco de la amerikaj trajnoj — ne nur kritikita flanke de eŭropaj ĵurnalistoj — almenaŭ konc. la tielnomatajn lukstrajnojn povas esti konsiderata tolerebla. Ĉar laŭ mia opinio oni povas pardoni malfruiĝon de 1 ĝis 1½ horoj je distancoj de pli ol 3000 km. Aliaflanke ankaŭ tia trajno jam inter Chicago kaj New York (ĉ. 1400 km) povas malfruiĝi je 6 horoj. La restadtempoj en la plej multaj stacioj estas esence pli longaj ol ĉe ni pro la tre pretendema lokomotivtraktado, la temporabla pakaĵkaj poŝtaĵŝarĝado kaj pro la menciita en- kaj elvagoniĝo. Sed la pasaĝeroj volonte toleras tian interrompon, por rektigi la iom fleksitajn membrojn dum la ofte plurtaga vojaĝo.

e) Apudaj observoj.

Kiam oni rigardas el tra la vagonfenestro, ĉie prezentiĝas strangaj objektoj. Estu, ke oni observas la fervojajn pramojn plenŝtopitajn per varvagonoj — oni precipe sur la Hudson- kaj Eastriveroj en New York ne povas ilin pretervidi —, estu, ke lumiĝas la fantazie variantaj kompaniaj nomoj, kiuj estas pentritaj per grandaj literoj sur la grandparte aluminiajn, vastspacajn (56/70/100 t) kaj parte dupordajn varvagonojn. Provante enmemorigi la kompaniajn nomojn kiel ekz. Nickel Plate Road, Baltimore & Ohio, The Route of the Chief, Erie Lackawanna, Western Pacific, Louisville & Nashville, Western Line, Santa Fé, Northern Pacific, Rock Island k.t.p., oni rezignas plej frue post la unua dekduo. Surprizige estas ankaŭ la sennombraj postvagonoj por tirmaŝinoj, metitaj sur palisvagonoj kaj treege grandaj konteneroj sur platvagonoj; certa pruvo por tio, ke la dom- al domtrafiko kaj la kontenertransporto en USA ludas multe pli signifoplenan rolon ol en Eŭropo, favorigita de la gigantaj distancoj. Oni ankaŭ mire rigardas la trietaĝajn aŭtotransportvagonojn kaj estas impresita de la maŝinaro uzita por konservado de la trakoj. Oni miras pri la multnombraj aŭtomobilsimilaj relveturiloj de la trakkonservaj oficejoj, lumiĝantaj en la kompaniaj koloroj same kiel pri la nura uzado de lignaj ŝpaloj. Scivolaj demandoj pro „Kial" kaj „Kiel" ĉiam estas kontentigataj per la stereotipa respondo „Ekonomio". Kaŭzo, kiu ankaŭ por ni ne plu estas fremda.

IV. Finrimarkigo

Kiam perfervoja vojaĝo en USA finiĝas, oni unue volonte dezirus eldiri sarkasmajn rimarkigojn. Tamen oni ne subtaksu la avantaĝojn, kiujn perfervoja vojaĝo ankaŭ nuntempe prezentas. Ĉar apud la multekostaj flugkomunikoj la fervojoj en USA estas la plej rapidaj kaj komfortaj trafikiloj por longaj distancoj. Aŭtomobilo kaj aŭtobuso ekzemple bezonas por la transkontinenta orient-okcidenta distanco preskaŭ la duoblan tempon pro neeviteblaj noktopaŭzoj. Krome la pasaĝeroj vidas neforgeseblajn panoramojn el de la fervojo, kiujn fluggasto ne povas ĝui. Oni pensu nur je la pasejoj trans la Rocky Mountains, je la belegaj arbaroj kaj lagoj de Kalifornio, Oregon kaj Washington, je la ravinegoj de Colorado, je la rokamasoj en Montana, je la saldezerto en Utah aŭ je la impona riverejo de la Mississippi. Kaj precipe tiaj impresoj ne paliĝas en la memoro de US-fervoja pasaĝero. Ili baldaŭ alfonigas diversajn kritikajn, eĉ malbenitajn malagrablaĵojn kaj komplikaĵojn. Pro tio tute ne estas paradokse, se mi finfine varme rekomendas perfervojan vojaĝon al ĉiu vizitonto de USA. Se li rezignus tian vojaĝon, li sendube perdus eksterordinaran travivaĵon.

La aertrafiko kaj la fervojoj

La civila aertrafiko konkuras laŭ sia naturo kun la fervoja, la aŭtomobila kaj la transoceana trafikoj. La aertrafiko atinginte post la lasta milito konsiderindan kulminon plialtiĝas seninterrompe de jaro al jaro en amplekso, kiu konvenas al tiu de la privata aŭtomobil-trafiko aŭ eĉ superas tiun kaj kiu estas multe pli granda ol la koncernaj kvotoj de la fervoja aŭ transoceana pasaĝertrafiko. El la pligrandiĝanta volumo de la pasaĝertransporto restis po jare al la fervoja kaj ŝipa trafikoj nur minimuma kvoto. Ĉiam pli evidente montriĝas, ke la aertrafiko kreis ne nur novan trafikon prosperan al si, sed ankaŭ kapablis altiri al si pli kaj pli la kutimajn pasaĝerojn de la trajnoj kaj ŝipoj. Tio validas precipe por la pasaĝertransporto trans la Nordatlantiko. En la publika pasaĝertrafiko interne de Usono mem altiĝis la aertrafika kvoto dum 10 jaroj de 23 ĝis 64% ne konsiderante la aŭtobustrafikon. La siuacio en okcidenta Eŭropo estas kontraŭe tute malsama. En la intereŭropa aertrafiko la nombro de la kilometroj po persono estis 6800 milionoj en la jaro 1961, do nur tridekono de la fervojtrafiko. Tio estas ne pli multe ol la pasaĝertrafiko de lando kiel Nederlando. Fervoja reto de ekz. Francio aŭ Germanio havas pasaĝertrafikon, kiu estas kvin- ĝis sesfoje pli granda ol tiu de la aertrafiko en Eŭropo.

Ĉu oni devas konkludi laŭ tio, ke la aertrafiko en Eŭropo ne prenas tiun lokon, kiu devus konveni al ĝi, kompreneble je kostoj de la tradiciaj trafikentreprenoj? Certe ne, kaj la eŭropaj fervojoj ankaŭ ne kredas, ke la usona ekzemplo demonstras la vojon, kiun la eŭropaj trafikentreprenoj devos iri vole-nevole. Unuflanke per la malgrandaj distancoj en la plej frekventataj komunikoj de Eŭropo prezentiĝas la avantaĝo de la rapideco malpli grava, kontraŭe la propraj kostoj de la aertrafiko altiĝas po kilometro konsiderinde. Aliflanke oni vojaĝas en Eŭropo malpli ofte, ĉar la meza enspezo po persono estas pli malgranda kaj la vojaĝdistancoj pli mallongaj. La eŭropaj fervojoj povis konstati dum la lastaj jaroj, ke, precipe per instaligo de Trans-Eŭrop-Ekspres-trajno, krome de trajnoj dum vespero kaj nokto, siaj klopodoj plibonigi la kvaliton de la pasaĝertransporto estis profitdonaj. La plej bonaj eksprestrajnoj estas pli kaj pli bone eluzataj, kaj pluaj progresoj estas ankoraŭ eblaj.

Krome la evoluo komenciĝinta en Usono tute ne kondukis al ĝenerala trafiksistemo, kiu kontentigas tiel bone, ke ĝi povus esti modela al Eŭropo. Devas esti memorigate, ke antaŭ nelonge la publika opinio en Usono plendis pri la progresanta malpliboniĝo de la situacio en la publika trafiko. Konate estas, ke la financa situacio de la usonaj fervojoj — senescepte privataj kompanioj, kiuj ricevas nenian subvencion el ŝtataj budĝetoj — estas malbona. Malpli konate estas, ke la financa situacio de la aviadilaj kompanioj por la interna trafiko spite al la aranĝoj per la Civila Aeronaŭtika Oficejo por limigi la konkurencon inter la kompanioj estas tre malfavora. La t.n. lokaj societoj farantaj la regionan trafikon, laboras eĉ kun deficito kaj devis ricevi subvenciojn de 55% el siaj enspezoj. La plej granda helikoptera entrepreno de la mondo faranta la trafikon inter la flughavenoj de Chicago (Ĉikago) devis ricevi pasaĝersubvencion pli grandan ol la tarifprezo.

La usonaj esploroj fine kondukis al la mesaĝo de prezidanto Kennedy al la nacio pri la organizo de la trafikproblemo. Evidentiĝas ke en tiu mesaĝo estas antaŭviditaj agoj, kiuj ne plu ekskluzivas la aertrafikon el tiu sistemo kaj rekomendas la oftan kunvenon de komisionoj konsistantaj el reprezentantoj de la tri federaciaj organoj kaj respondecaj por la strata, oceana kaj aera trafiko.

Do, la eŭropaj fervojoj havas ĉian kaŭzon por kredi al la estonteco de sia pasaĝertrafiko. Plene agnoskante la teknikajn avantaĝojn prezentitajn de la aertrafiko en certaj kazoj ili taksas sin pretaj konkuri kun la aertrafiko. Pro tio, ke tiu vidas siaflanke en la fervoja pasaĝertrafiko konkerindan merkaton, ne povas esti malhelpate, ke la konkurenco inter ambaŭ trafikiloj evoluas pli kaj pli akre en kelkaj landoj. Sed ne konvenus al la interesoj de la popoloj, se la trafikentreprenoj interbatalus tiel longe, ĝis kiam venkos la plifortulo. Fakte la konkurbatalo troege emas fariĝi anarkia kaj samtempe ruiniga por la trafikentreprenoj kaj la tutaĵo, se al la trafiko ne estas donitaj pli altaj celoj serĉendaj en la trafikpolitiko.

La amerikanoj ŝajnas tion esti komprenintaj. Ni havas la ŝancon utiligi en Eŭ-

Brila manifestacio de la amikeco

La 48-a Universala kongreso de Esperanto, kiu ĉi jare okazis en Sofio (Bulgarujo), evidentiĝis la plej amasa postmilita kongreso kun plej multaj organizaj kaj kulturaj aranĝoj.
En la kadro de la kongreso okazis ankaŭ la faka kunveno de la esperantistoj-fervojistoj, membroj de IFEF-sekcioj.
Je la 7-a de aŭgusto posttagmeze IFEF-anoj po grupe direktiĝis de la kongresejo — la Ŝtata Universitato de Sofio — al la Telefona palaco. La salono en la kvara etaĝo de la palaco kun vaste malfermitaj pordoj akceptis la alvenantajn gastojn-kongresanojn, kiuj venis por partopreni la fakan kunvenon de la fervojistoj-esperantistoj.
Ĉirkaŭ 300 IFEF-anoj el 16 landoj interkonatiĝis, vigle, ĝoje interparolis, sentante sin en propra, fervojista medio. Oni sentis vere ian specialan, agrablan, ĝojoplenan atmosferon, kiel kutime oni sin sentas estante kun amikoj. Regis sincereco.
La salono pleniĝis. Je la 15 h. kaj 30 min. en la prezidantaro de la faka kunveno okupis lokojn la Vicministro de la transporto kaj la komunikado de Popola Respubliko Bulgarujo k-do Naĉo Simeonov, la sekretario de IFEF (Nederlando) s-ro Johano Poptie, la prezidanto de la Bulgara IFEF-sekcio k-do Trifon Maĝarov, la vicprezidanto k-do Stajko Pisarov, la konata bulgara Esperanto-funkciulo k-do Georgi Dolapĉiev kaj reprezentantoj de landaj IFEF-sekcioj: D-ro Stefano Bácskai (Hungarujo), R. Demolliens (Francujo), Nikolao Danovskij (Sovetunio), Herbert Kinzel (Germana Demokratia Respubliko), Narowski (Pollando), Germano Gimelli (Italujo), Malmgren (Svedujo), Karol Dinger (Aŭstrujo), Kurt Greutert (Svislando).
La kunvenon prezidis k-do Georgi Dolapĉiev. Per konciza, varmoplena kaj gastamplena parolado li bonvenigis la partoprenantojn en la kunveno en la nomo de la Estraro kaj la membraro de la Bulgara IFEF-sekcio, kaj deklaris la fakan kunvenon de la fervojistoj-esperantistoj en la kadro de la 48-a Universala kongreso de Esperanto malfermita.
Post tio la prezidanto tralegis projekto-rezolucion, invitante la partoprenantojn en la kunveno trakti ĝin dum siaj eldiroj, por ke ĝi estu voĉdonota en la fino de la kunveno kaj akceptota.
Poste la prezidanto donis la parolon al la Vicministro de la transporto kaj la komunikado de PR Bulgarujo k-do Naĉo Simeonov, kiu en la nomo de la gvidantaro de la Ministerio salutis la ĉeestantojn kaj bonvenigis ilin.
„Mi salutas — diris la Vicministro — tiel la delegitojn kaj la gastojn, kiel ankaŭ niajn fervojistojn esperantistojn pro la laciga laboro, kiun vi faras kaj pro la nobla celo, kiun vi sekvas per la lernado de Esperanto, doni vian kontribuon en la batalo por proksimiĝo kaj kunlaborado inter la laboruloj en la fervojoj en ĉiuj landoj. Tio estas parto de la komuna batalo, kiun la popoloj en la tuta mondo realigas sendiference de politika, religia, rasa kaj nacia apartenecoj.
Nia lando — diris plue la Vicministro — estas malgranda. Nia popolo estas laborema. Ni konstruas socialismon. La tuta politiko de nia lando estas subigita al la interesoj de la popolo kaj al la batalo por paco kaj kompreniĝo inter ĉiuj popoloj, por paca kunekzistado. Nia popolo el tuta koro salutas la subskribadon de la Kontrakto pri malpermeso de la eksperimentoj per nukleaj armiloj en la atmosfero, en la Kosmo kaj sub la akvo. En tiu ĉi kontrakto oni vidas la unuan paŝon al pluaj intertraktadoj pri senarmiĝo kaj plibonigo de la rilatoj inter la apartaj landoj."
Plue k-do Simeonov emfazis la aktivan partoprenon de la bulgaraj fervojistoj en la granda socialisma konstruado en Bulgarujo, respondante per sia abnegacia laboro al la bezonoj de nia nuntempa popola mastrumo.
Por ilustri la kreskadon de la laboro de la bulgaraj fervojoj, la Vicministro sciigis la jenajn statistikajn informojn:

---

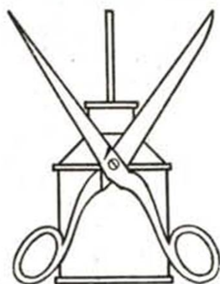
ropo la usonajn spertojn evitante certajn erarojn. Tio estas la intereso de la aertrafiko, agi kun la ceteraj trafikentreprenoj por fiksi la celon de la trafikpolitiko, kiuj estas ellaborataj nuntempe en ĉiuj landoj kaj en diversaj internaciaj komitatoj kaj por organizi ĝeneralan trafiksistemon sur eŭropa teritorio.

(Tradukita el „Internationale Eisenbahnnachrichten" de W. Barnickel)

Dum 19 jaroj (1921-1939) ĝis la Dua mondmilito la transporto de varoj pliiĝis 166% kaj de vojaĝantoj — 146.3%, kaj dum 19 jaroj post la Dua mondmilito (1944-1963) la transporto de varoj pliiĝis 661% kaj de vojaĝantoj — 655%. Ja tiuj ĉi ciferoj per si mem parolas kiel multe pliiĝis la laboro de la bulgaraj fervojoj, resp. de la bulgaraj fervojistoj, kiuj per sia abnegacia, konscia laboro respondis al la postuloj de la nova socialisma mastrumo.
Plue k-do Simeonov parolis pri la grandaj atingoj de la fervoja transporto en Bulgarujo, rilate al la utiligado de la vagonoj kaj la lokomotivoj, la meza pezo de la ŝarĝaj trajnoj, la traveturataj dum unu tagnokto kilometroj de unu lokomotivo kun vagonaro, pri la teknika rekonstruo de la fervoja transporto, pri la enkonduko por la unua fojo en Bulgarujo de elektraj kaj Diesel-lokomotivoj k.t.p. Li substrekis ankaŭ la tre pozitivan rilaton de la Registaro de PR Bulgarujo al la bulgaraj fervojistoj, kies agadon ĝi tre alte taksas kaj per diversaj premioj, distingoj, dekoradoj per ordenoj kaj medaloj k.c. esprimas siajn dankon kaj rekonon.
Fine la Vicministro diris: „Vi diras „Per Esperanto al konatiĝo kaj reciproka interkompreniĝo!" Niaj fervojistoj subtenas vin per sia paca laboro sur la reloj. Mi deziras al vi, karaj gesinjoroj kaj gekamaradoj, fruktodonan laboron en via utila afero."
La parolado de la Vicministro de la transporto kaj la komunikado de Popola Respubliko Bulgarujo k-do Naĉo Simeonov estis tondre aplaŭdita.
Poste la prezidanto transdonis la parolon al la Vicprezidanto de la Bulgara IFEF-sekcio k-do Stajko Pisarov, kiu prelegis pri la socialaj kaj vivmanieraj atingaĵoj de la fervojistoj en PR Bulgarujo.
K-do Pisarov koncize, sed plene informis la kunvenon pri la bazaj situacioj, antaŭviditaj en la Kodo de la laboro en PR Bulgarujo, kiu formis la novan homon-laborulon kun liaj rajtoj kaj devoj. La loko ĉi tie, bedaŭrinde, ne permesas al ni citi la tre interesajn informojn, kiujn k-do Pisarov prezentis al la ĉeestantoj kaj kiujn ili aŭskultis kun granda intereso kaj atento.
Poste la prezidanto invitis la ĉeestantojn fari eldirojn pri la en la komenco legita projekto-rezolucio.
Evidentiĝis, ke oni aprobas la projekto-rezolucion, tiel, kiel ĝi estis proponita, tial la prezidanto proponis, ke oni voĉdonu.
Unuanime oni voĉdonis la rezolucion kaj ĝi estis akceptita.
Plue la prezidanto de la kunveno proponis la parolon al la partoprenantoj en la prezidantaro de la kunveno, reprezentantoj de la alilandaj fervojistaj grupoj. Ĉiuj reprezentantoj kun ĝojo kaj entuziasmo salutis la kunvenon.
Aparte entuziasme parolis la sovetunia reprezentanto k-do Nikolao Danovskij, kiu estis varme renkontita de ĉiuj ĉeestantoj. Estante por la unua fojo en esperantista fervojista medio, li esprimis la kredon, ke en la estonteco la renkontojn de fervojistoj partoprenos ankaŭ fervojistoj el Sovetunio.
Entuziasme estis renkontita ankaŭ la saluteldiro de s-ro Johano Poptie — sekretario de IFEF. Li salutis la kunvenon en la nomo de la Estraro de IFEF, konkludante: „Vivu Esperanto, vivu la paco inter la popoloj!"
Kiel brila strio en la salutparolado de ĉiuj reprezentantoj de alilandaj grupoj oni vidis kaj sentis la penson pri aktiva kunlaborado inter IFEF-sekcioj en la spirito de la akceptita rezolucio, pri konstanta kaj nerompebla firmigado de la amikeco inter la fervojistoj kaj la popoloj de la apartaj landoj, pri daŭra paco kaj paca kunekzistado en la tuta mondo.
Finiĝis la oficiala, afera parto de la kunveno.
La gastigantoj — la Estraro de la Bulgara IFEF-sekcio — invitis la ĉeestantojn al modesta, sed elkora koktejlo. En amika, sincera atmosfero la fervojista kongresanaro restis ĝis malfrua posttagmezo en la salono kaj la vasta koridoro de la kvara etaĝo de la Telefona palaco de Sofio.
La 9-an de aŭgusto grupo de 140 fervojistoj-kongresanoj, per aŭtobusoj, vizitis la pitoreskan ripozlokon Borovec en la piedoj de Rila-montaro.
La 10-an de aŭgusto proksimume 200 gekolegoj fervojistoj kongresanoj, akompanate de la bulgaraj IFEF-anoj Neli Abaĝieva, Petro Lilkov, Ivan Ivanov, Slavĉo Savov k.a., per speciale disponigitaj al ili kvar vagonoj, forveturis al urbo Varna apud Nigra Maro. Tie iuj restis longe ripozi kaj ĝui la ĉarmon de la maro kaj de la ĉirkaŭaĵo.
Estis kortuŝa la disiĝo en Sofio — disiĝo kun espero kaj kredo en la paca estonteco sen nukleaj eksperimentoj, sen armiloj, sen milito....
Kaj fine „Ĝis revido en Bruselo!.... Ĝis revido en Hago!...."

G. Dolapĉiev

EL GAZETOJ KAJ SENDITAĴOJ



Internacia skisemajno

La esperanto-junularo aranĝas skisemajnon en Grossarl-Salzburg-Aŭstrio. Ĝi okazos de la 16-a ĝis 23-a de februaro 1964 en „Berglandhaus" sur alteco de 1620 m, en belega vintra panoramo. Fervoja stacio estas „ST. JOHANN i.P.". La prezo por la tranokto kaj abunda manĝaĵo po tage ŝ 65,-. Partoprenontoj el Francio, Germanio kaj Aŭstrio ĝis nun estas anoncitaj. Kelkaj lokoj ankoraŭ liberaj. Anoncoj kaj informoj kontraŭ unu int. respondkupono ĉe s-ano Joh. Geroldinger, Marcusgang 7, Linz/D.-Aŭstrio.

International News Letter nro 69, july/august 1963, memorigis la inaŭguron de „Esperanto Way" dum nia 15-a kongreso.

En **Germana Esperanto Revuo** nroj 7/8, julio/aŭgusto 1963 estis bona artikolo de nia amiko Ritterspach pri nia 15-a kongreso en Stoke on Trent. Li priskribis la kongreson, ke ĝi estis „brila", kaj ornamis la artikolon per bela foto, farita de Johann Geroldinger el Linz.

En la itala gazeto **„L'Esperanto"** nro 82 estis belega priskribo de nia kongreso en Stoke. S-ino Delvina Gimelli verkis ĝin.
En la sama gazeto estis la raporto de I.F.E.A. pri la jaro 1962a, verkita de nia amiko G. Gimelli.

En **„Das Sozialblatt"** organo de la Germanaj Fervojoj nro 8, aŭgusto 1963, estis bonega artikolo pri nia 15-a kongreso en germana lingvo.

En **Oomoto,** majo-junio 1963, aperis bonege verkita artikolo el la plumo de nia amiko Johann Geroldinger pri la giganta laboro de Nederlando: „La fermo de la maro Zuider".

KORESPONDI DEZIRAS

Miklós Géza, Budapest VI, Szinyei Merse str. 2 / III. 66, Hungarujo; deziras korespondi por interŝanĝi poŝtmarkojn kun Anglujo kaj kolonioj. Havas ekster la hung. poŝtm. kaj blokoj kiel interŝanĝmaterialon 35 diversajn Esperanto-poŝtmarkojn.

André Sébert, fervojisto (Vojoj kaj Konstruoj) Stacio de Montmorillon (Vienne) Francujo, volonte vidus ke la gefiloj de fervojistoj libertempu reciproke ĉe fervojistaj familioj. Kiu deziras pliajn informojn, skribu al li.

agrablajn
festotagojn
sukcesplenan
novjaron
deziras

I.F.E.F. estraro

Ĉion, kio koncernas la revuon, ankaŭ la interŝanĝnumerojn sendu al la redaktoro de L.I.F. Kol. D. Burgler, Amsterdam, Sportstr. 62.
Tro da tempo perdiĝas pro malĝusta adresigo.

Esperanto-Presejo, Hardinxveld.